



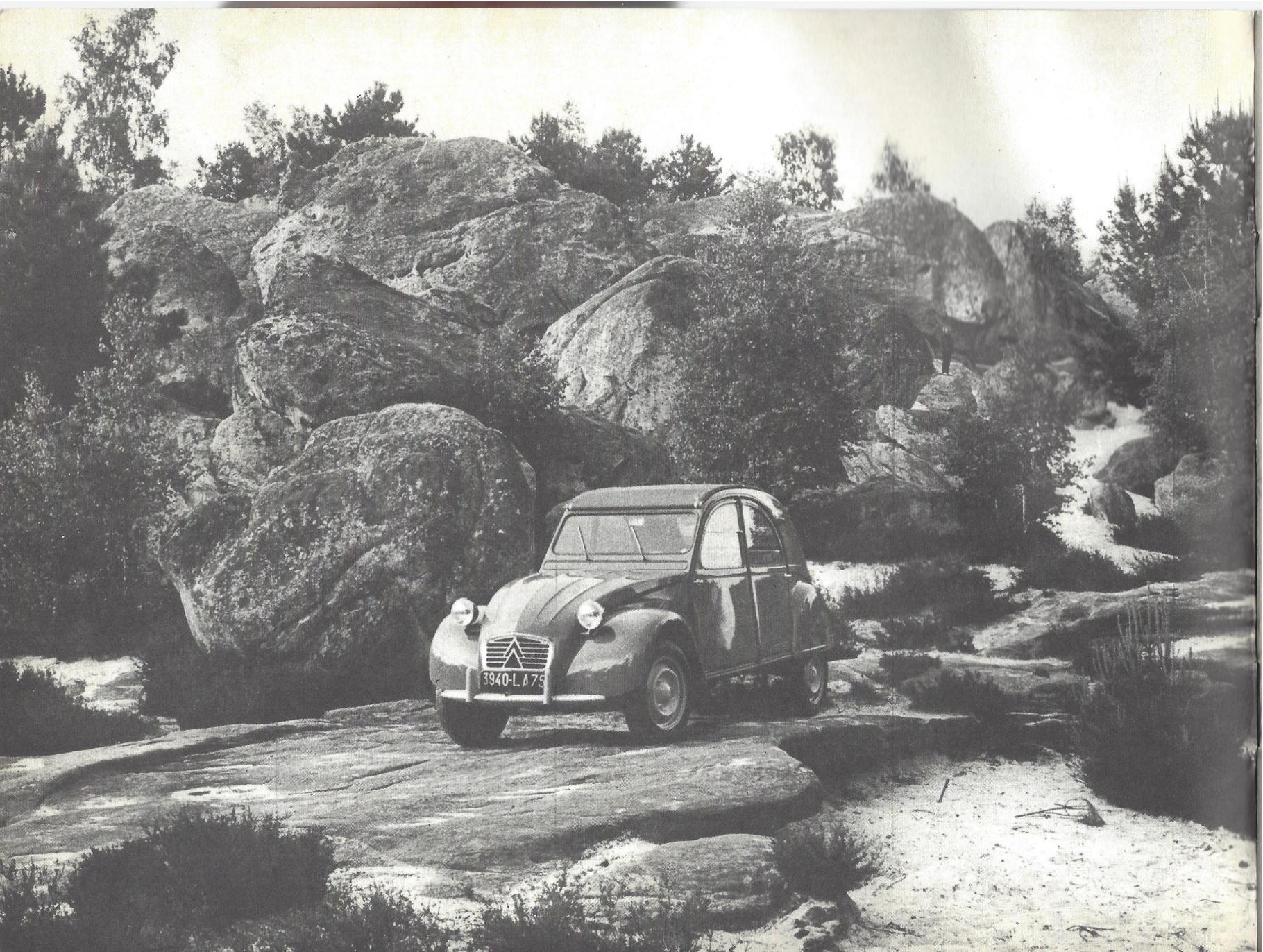
LE DOUBLE

Organe de liaison des concessionnaires et des agents Citroën

9

CHEVRON

Numéro 9 / Rédaction, Administration, 117 à 167, Quai André Citroën, Paris XV^e



L'AMI 6 est un très grand succès. Une fois de plus, le lancement d'un modèle de notre marque a suscité un considérable intérêt. Dès sa présentation, les commandes ont afflué à l'Usine par dizaines de milliers. C'est la preuve que l'AMI 6 était attendue par une importante clientèle dont elle est venue combler les désirs.

Dans l'immense partie commerciale qui aujourd'hui se joue, l'AMI 6 est un atout supplémentaire. Elle ajoute un élément de valeur à la gamme de notre production. Elle la complète. Mais elle ne remplace aucun de nos modèles déjà existants. Plus précisément : l'AMI 6 ne saurait supplanter la 2 CV. Il est essentiel de comprendre que la 2 CV, facteur primordial de la réussite passée, fait plus que jamais partie des victoires de l'avenir.

L'expérience acquise depuis près de treize ans, les améliorations qui lui furent sans cesse apportées, font de la 2 CV un instrument parfait, elles lui assurent une avance considérable qui lui permettra de résister sans peine à toutes les concurrences que son exemplaire carrière pourrait désormais susciter.

Sans tapage inutile, cette voiture s'est imposée dans tous les pays, sous tous les climats, par la multiplicité des services qu'elle rend à ses utilisateurs. Peut-être cherchera-t-on à l'imiter. Jamais on ne pourra l'égaliser. La 2 CV est et restera le véhicule le plus économique et le plus pratique du monde.

Economique, elle l'est non seulement par sa sobriété en essence et en huile, mais encore parce que sa robustesse comme l'ingéniosité de sa conception la mettent à l'abri de la plupart des réparations. Elle est inusable et exige peu d'entretien. Ses pièces détachées sont très bon marché. Enfin elle ne se déprécie pas sur le marché de l'occasion. C'est pourquoi, de tous les véhicules, elle offre le meilleur amortissement. Ce n'est pas seulement une automobile, c'est aussi un bon placement.

Pratique, c'est une vraie décapotable (elle est la seule à offrir cet avantage sans supplément de prix). Elle est polyvalente et, de confortable voiture de tourisme, elle se transforme sans effort en véhicule utilitaire : toit, porte de malle, siège arrière, s'enlèvent en quelques secondes pour faire de la place aux objets les plus encombrants : la 2 CV porte, emporte, supporte les charges les plus fragiles comme les plus volumineuses. Elle transporte n'importe quoi n'importe où, et n'a même pas besoin de route : terre, sable, boue, neige ou verglas, elle passe partout. Elle est imperméable aux caprices du temps et peut coucher dehors toute l'année.

Pour une large part de la clientèle, la 2 CV reste irremplaçable. Vous devez systématiquement la proposer :

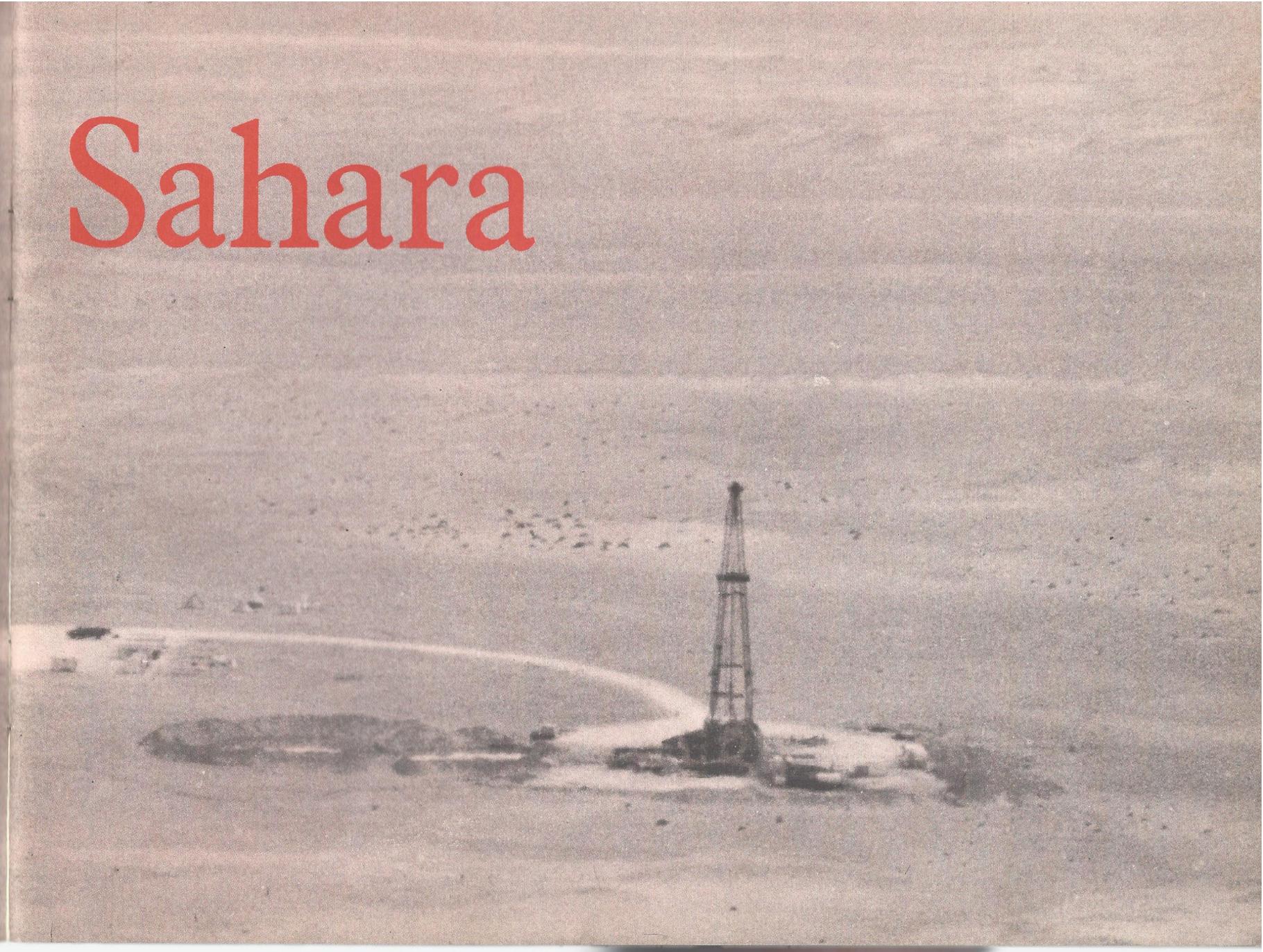
- à ceux qui viennent à l'automobile pour la première fois,
- à ceux qui recherchent avant tout un véhicule économique et robuste,
- à ceux qui ont besoin d'une voiture tout usage : un véhicule "travail-loisir", capable de transporter indifféremment des personnes ou du matériel (artisans, commerçants, réparateurs à domicile, etc...).
- à ceux qui ont besoin d'une voiture tout terrain (surveillants de chantier, agriculteurs, etc...) ou qui habitent des régions où l'hiver pose des problèmes de circulation.

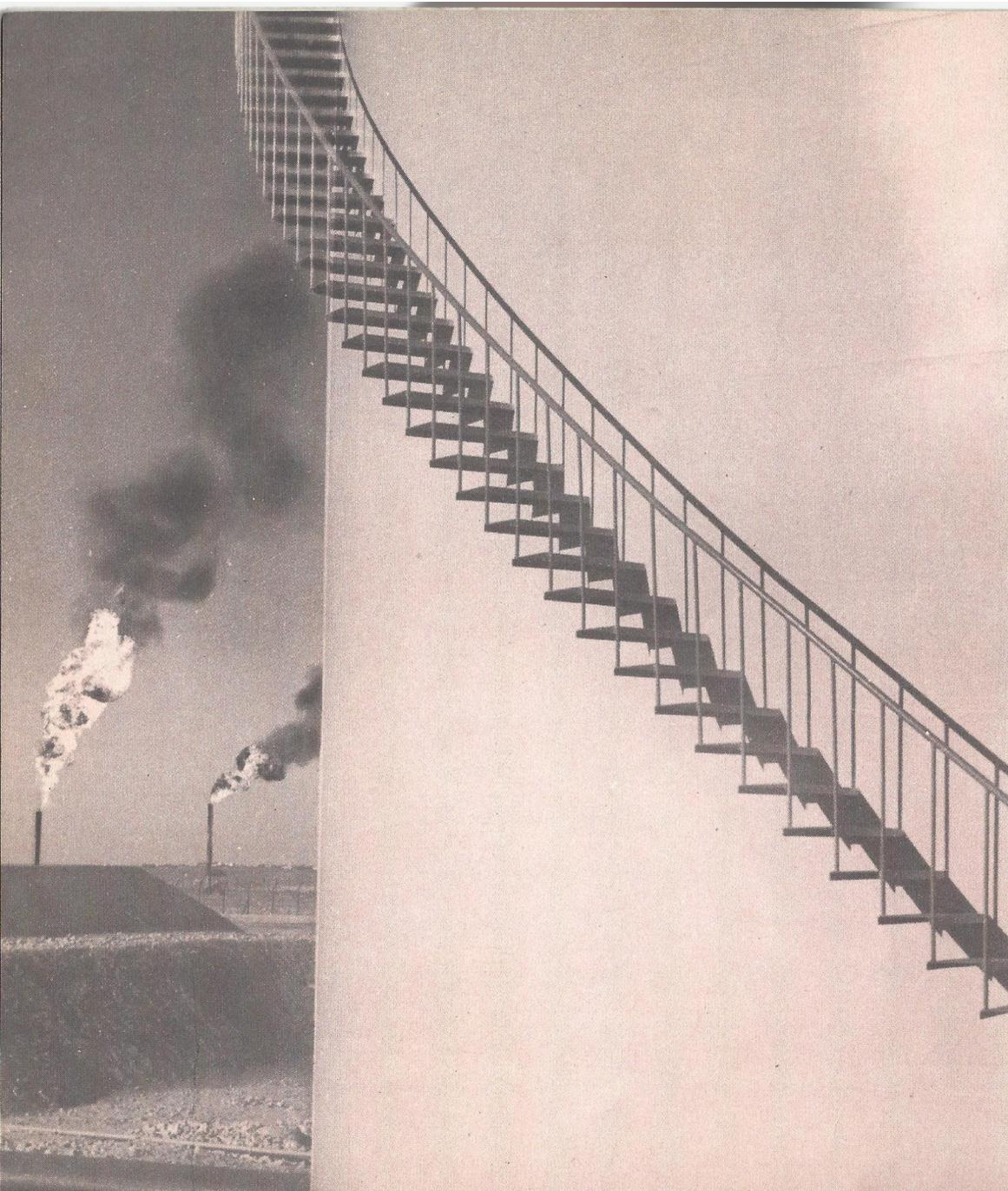
En ville comme à la campagne, la 2 CV seule peut rendre autant de services pour un coût d'utilisation aussi bas. Le nombre de ses usagers ne peut aller que croissant.

Signature

Richesse du

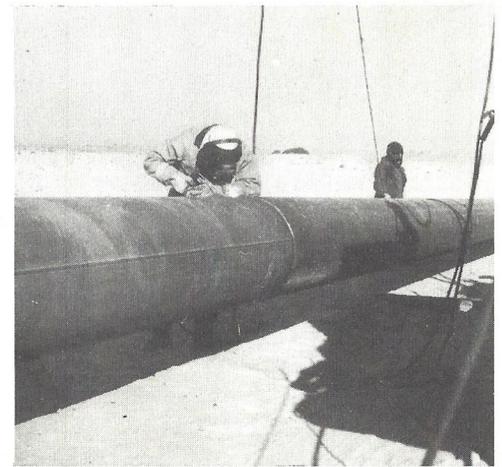
Sahara

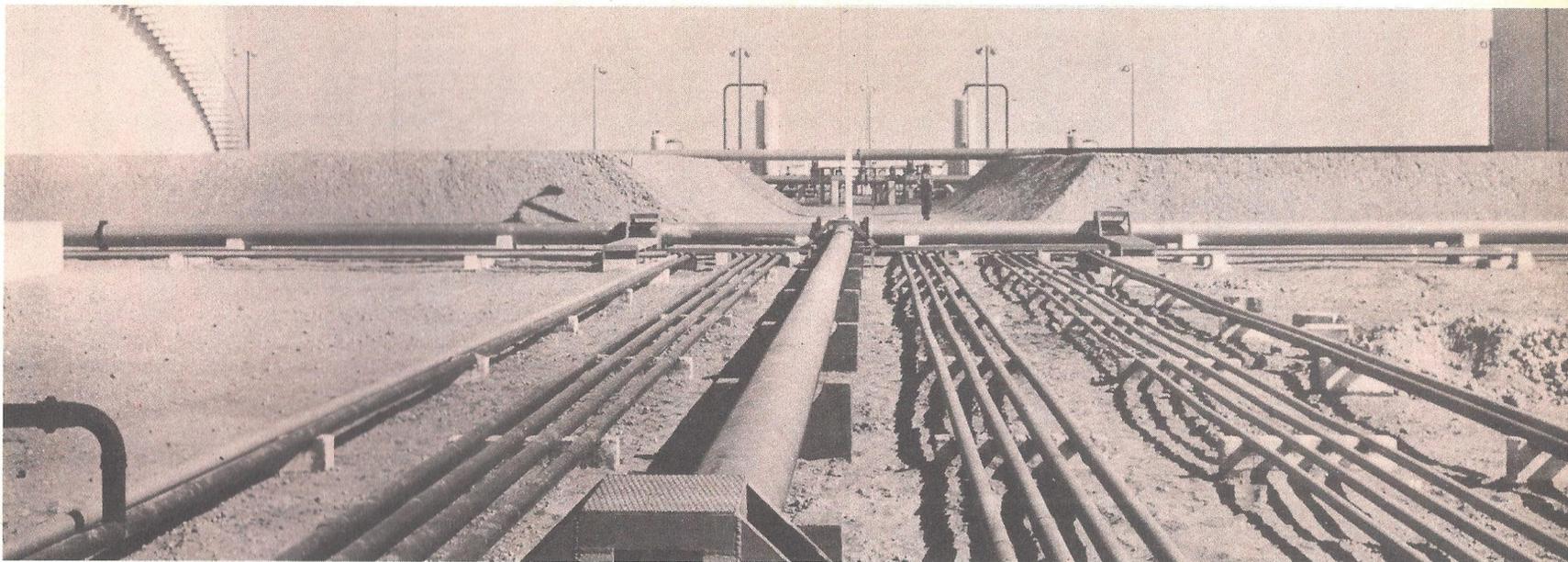




Depuis des millénaires que des caravanes franchissent le Sahara, une légende tenace transmise de génération en génération affirme que ces immenses étendues de sables et de pierres recouvrent de fabuleux trésors: or, argent, pierres précieuses . . . Mirage? Contrepartie fantastique de la réalité immédiate, étouffante et aride du désert? On a fini par trouver du fer au Sahara, et du cuivre, du manganèse, de l'étain, du tungstène, du charbon, etc. . . . Et puis, des hydrocarbures auxquels, il y a encore quelques décennies, le voyageur se hâtant vers quelque oasis, ne songeait guère: du pétrole et du gaz.

Il faudrait de très longues pages pour retracer les efforts, la peine et l'ingéniosité des hommes qui, dans des conditions naturelles très dures et alors que le scepticisme était encore général, sont à l'origine de la découverte du pétrole saharien. Il y a eu d'abord quelques pionniers dont deux, Jacquet et A. Meyendorf y ont laissé leur vie. Ce sont les données fournies par ces hommes de science et d'action qui ont permis au service des





Recherches Minières du Gouvernement général de l'Algérie et, à partir de 1945, au Bureau des Recherches du Pétrole travaillant sous l'égide du gouvernement français d'établir un programme rationnel et coordonné de prospection. Puis, les efforts de l'Institut Français du Pétrole, de la S. W. R. E. P. A. C., de la C. R. E. P. S. etc. . . . ont précipité les choses. En 1954, c'est la découverte du gisement de gaz de Djebel Berga. En 1956, sont mis à jour la réserve de gaz de Massi R'Mel, les gisements de pétrole d'Edjeleh, de Tiguentourine, la structure de Hassi Messaoud, c'est à dire «le puits bienheureux», etc. . . Depuis, tout est allé très vite. Forages, puits, derricks se sont multipliés dans le désert et en ont transformé l'aspect. Pétrole et gaz, produits en quantités croissantes, sont acheminés vers la mer dans des

conduites et oléoducs rapidement édifiés. Les territoires directement intéressés, les producteurs concurrents, les pays limitrophes du Sahara, l'Europe, et, au premier rang, la France, à laquelle revient l'essentiel du mérite de la découverte et de la mise en exploitation, affrontent aujourd'hui de multiples problèmes techniques, économiques, politiques, financiers, soulevés soudain par la spectaculaire apparition de ces nouvelles richesses dans le concert géopolitique mondial. Spectaculaire, chacun se souvient combien cette appartenance l'a été: premières pages des grands journaux, innombrables études des publications spécialisées, déclarations retentissantes, le pétrole saharien est devenu, en très peu de temps, un des grands sujets d'espoir, de préoccupation et de discussion des hommes d'Etat, d'affaires et même . . . de la

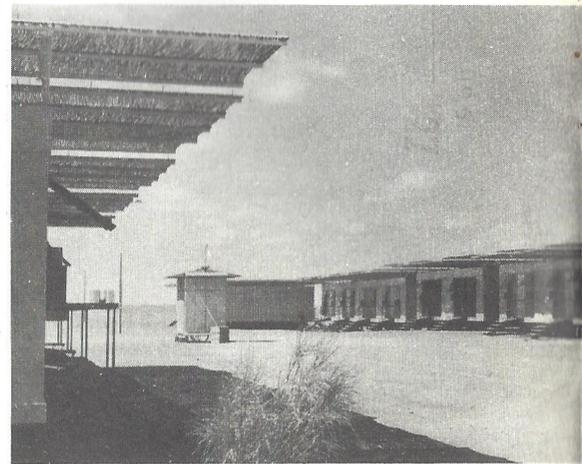
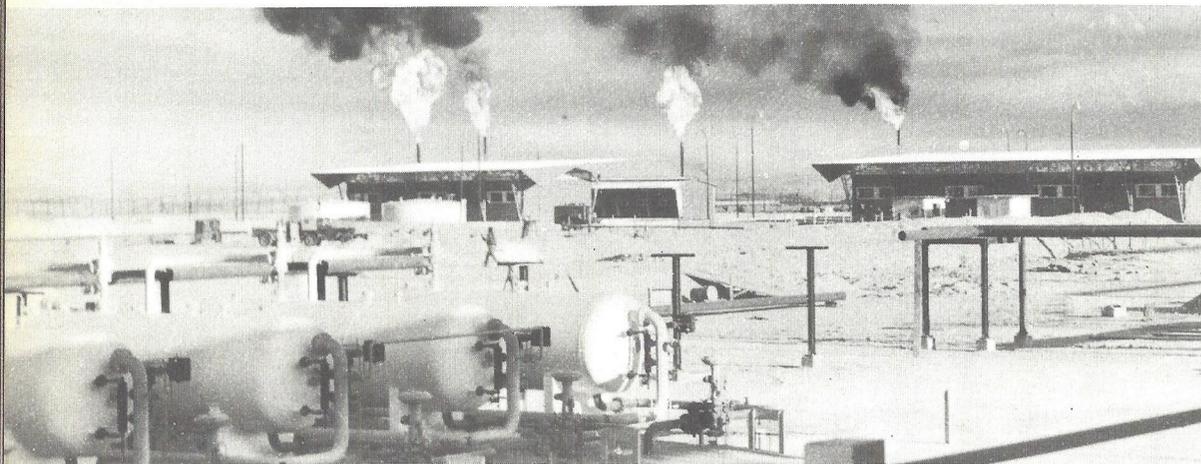
rue. Il y a eu aussi des sceptiques, mais leur nombre a rapidement diminué et le champ de leurs réserves s'est considérablement rétréci.

Que les perspectives du pétrole saharien soient des plus brillantes en ce qui concerne les quantités que l'on pourra extraire, cela ne fait plus de doutes. Dans le bassin de Fort Lallemand, le seul gisement d'Hassi Messaoud est reconnu aujourd'hui comme un des dix plus importants du monde. Les réserves sont estimées à 500 millions de tonnes et l'on envisage une cadence annuelle d'extraction de 12 millions de tonnes (8 millions de tonnes sont prévues pour 1961). L'oléoduc achevé en 1959 permettra d'acheminer 14 millions de tonnes jusqu'au port de Bougie. Le gisement d'El Agreb, également situé dans le bassin de Fort Lallemand, et gisements d'Edjeleh (35 millions de

tonnes en réserve), de Zarzaïtine (réserve de plus de 75 millions de tonnes) et d'Ohanet, situés dans le bassin de Polignac, offrent eux aussi un intérêt incontestable. Au total, la production du bassin de Polignac devrait atteindre 8 millions de tonnes en 1961, ce qui a justifié la création

de nombreux pays d'Europe. Deux moyens, à l'étude, semblent s'offrir pour l'acheminement du gaz saharien en Europe: conduites sous-marines prolongeant les conduites souterraines, à destination des pays méditerranéens; et, pour les autres pays européens, des bateaux spéciaux, après

développement de la construction routière et de l'infrastructure aérienne qui profite à l'économie de cette région dans son ensemble; modernisation profonde des conditions de vie, de travail, de logement, etc. . . d'une partie croissante de la population saharienne.

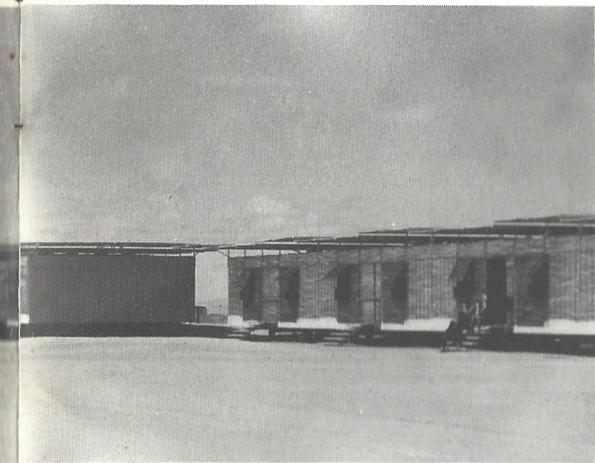


des oléoducs allant d'In Amenas au port tunisien de la Skhirra et d'Ohanet à Hassi-Messaoud. Quant au gaz, les réserves utilisables du gisement d'Hassi R'Mel sont estimées à elles seules à plus de mille milliards de mètres cubes. Un réseau de conduites dont la construction s'achève, permettra l'acheminement de tout le gaz nécessaire à l'alimentation des nouveaux besoins industriels de l'Algérie. De plus, même si ces besoins sahariens de gaz sont telles que non seulement elles pourraient le satisfaire, mais elles resteraient encore suffisantes pour répondre à la demande

liquéfaction à moins 160° du méthane, principal composant du gaz d'Hassi R'Mel . . . Les recherches d'hydrocarbures au Sahara sont pourtant encore loin d'avoir porté tous leurs fruits. Mais il est d'ores et déjà acquis qu'elles permettent et permettront encore davantage dans l'avenir: fortes économies de devises pour la France obligée, jusqu'à ces dernières années, d'acheter presque tout le pétrole nécessaire à l'étranger; à partir de 1963, le pétrole saharien devrait couvrir ses besoins; transformation des perspectives de l'approvisionnement énergétique de nombreux autres pays; au Sahara même, grand

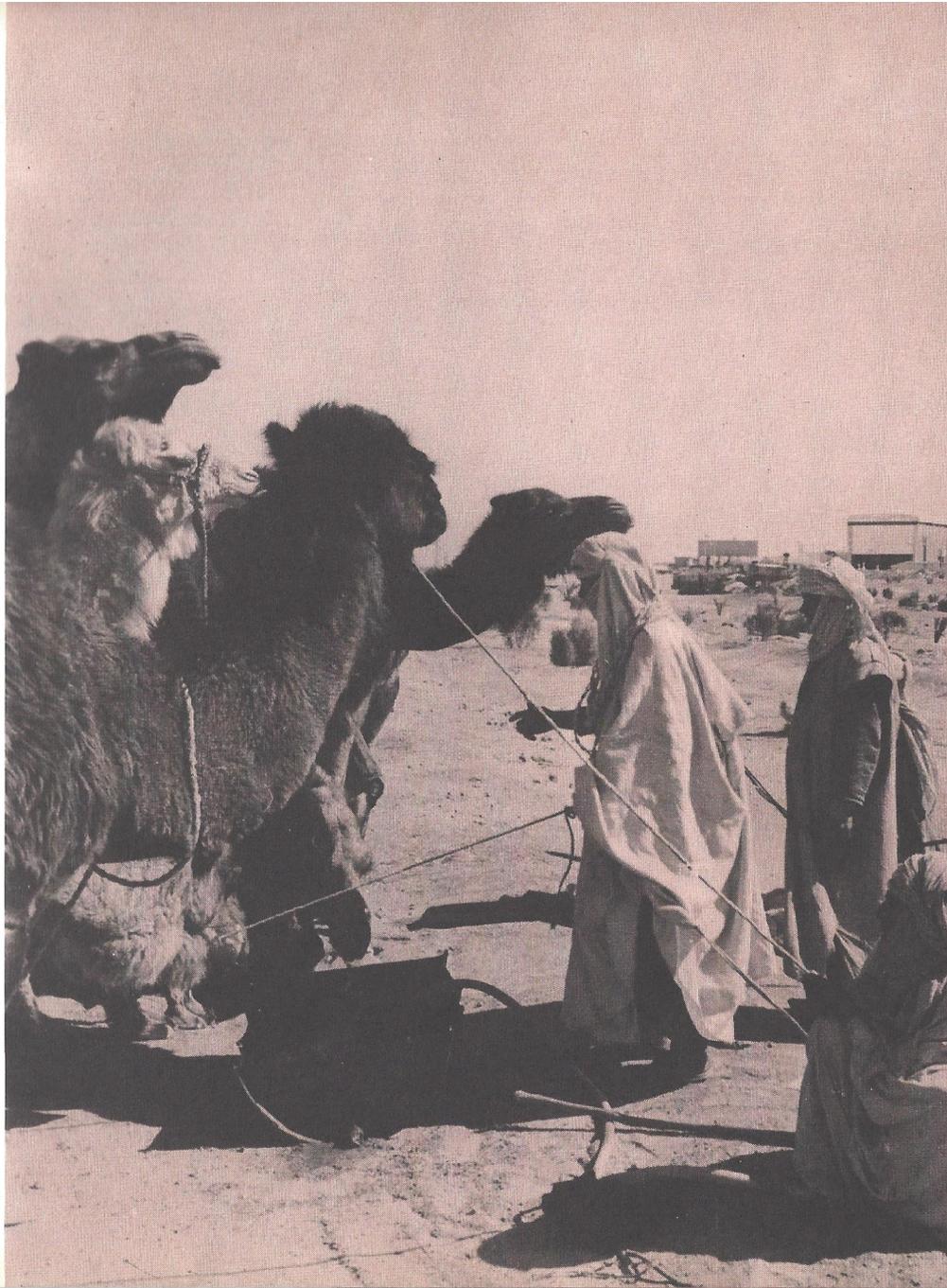
Face aux résultats déjà obtenus, les derniers sceptiques n'expriment plus de doutes que sur deux points principaux. D'abord, la qualité du pétrole saharien: il s'agit de pétrole léger alors que la structure française de raffinage est conçue pour des produits plus lourds. Mais ceci ne constitue nullement une difficulté majeure. Ou bien l'on assistera à des modifications intéressantes des quantités consommées et l'industrie française de raffinage pourra s'adapter progressivement au brut saharien. Ou bien celui-ci sera revendu aux multiples utilisateurs étrangers de pétrole léger: dans ce cas, les devises qu'ils procureront ainsi à

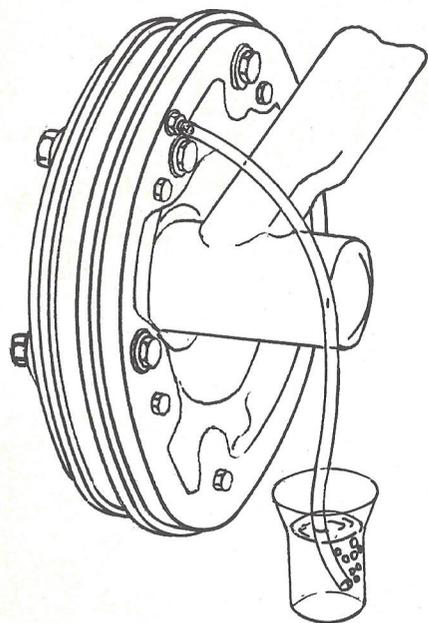
la France serviront à régler les approvisionnements habituels en pétrole lourd. Second sujet d'inquiétude! l'importance des réserves sahariennes fait craindre une surproduction. Mais, de nos jours, les moyens d'adapter l'économie à la surproduction sont beaucoup plus puissants



qu'avant la dernière guerre mondiale. De plus, l'abondance d'une matière première suscite toujours de nouvelles utilisations. Dès à présent, en ce qui concerne le pétrole, les perspectives de cette branche industrielle nouvelle qu'est la pétrochimie semblent illimitées.

Il n'y a vraiment pas lieu de bouder à la découverte des immenses richesses du Sahara et à leurs promesses pour les économies française, africaine et européenne. On ne peut au contraire que se réjouir de ce miracle que la France a fait surgir en plein désert.





LA PURGE DES FREINS

Après une intervention sur le système hydraulique de commande des freins, il est nécessaire de "purger le circuit", c'est-à-dire d'éliminer les bulles d'air incluses dans le liquide. Leur présence crée les phénomènes connus de pédale élastique, pédale longue, obligation de "pomper" lors du freinage.

Ces phénomènes peuvent se produire en cours d'utilisation à cause d'une entrée d'air accidentelle. Dans

ce cas, le défaut étant corrigé, il faut également procéder à la purge.

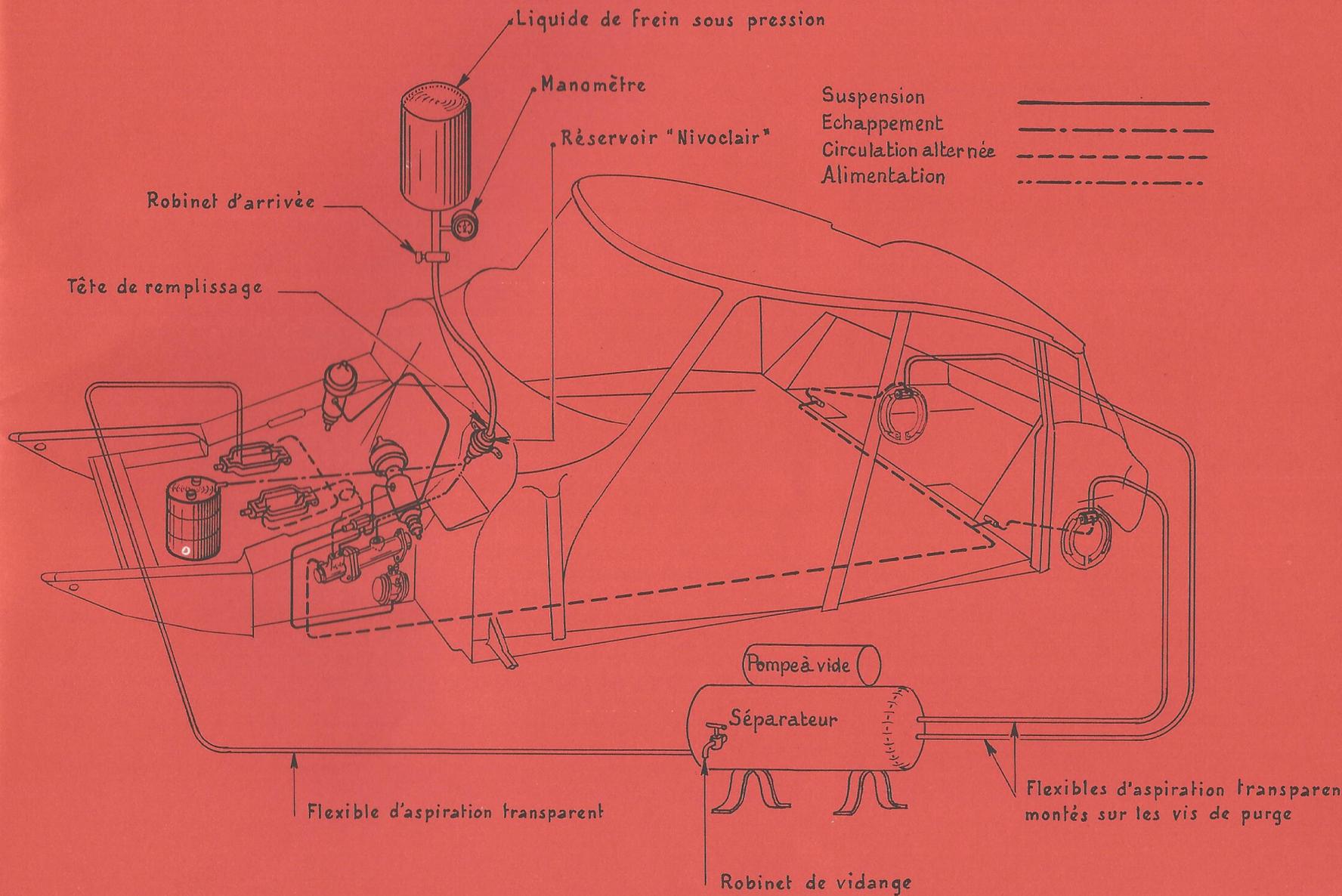
Bien que la purge des freins soit une opération courante, nous vous en rappelons quelques points essentiels : après avoir vérifié et établi le niveau du liquide hydraulique dans le réservoir (niveau qu'il faudra d'ailleurs maintenir au cours de l'opération pour éviter d'introduire de l'air dans le maître-cylindre) :

- s'assurer d'abord de la propreté

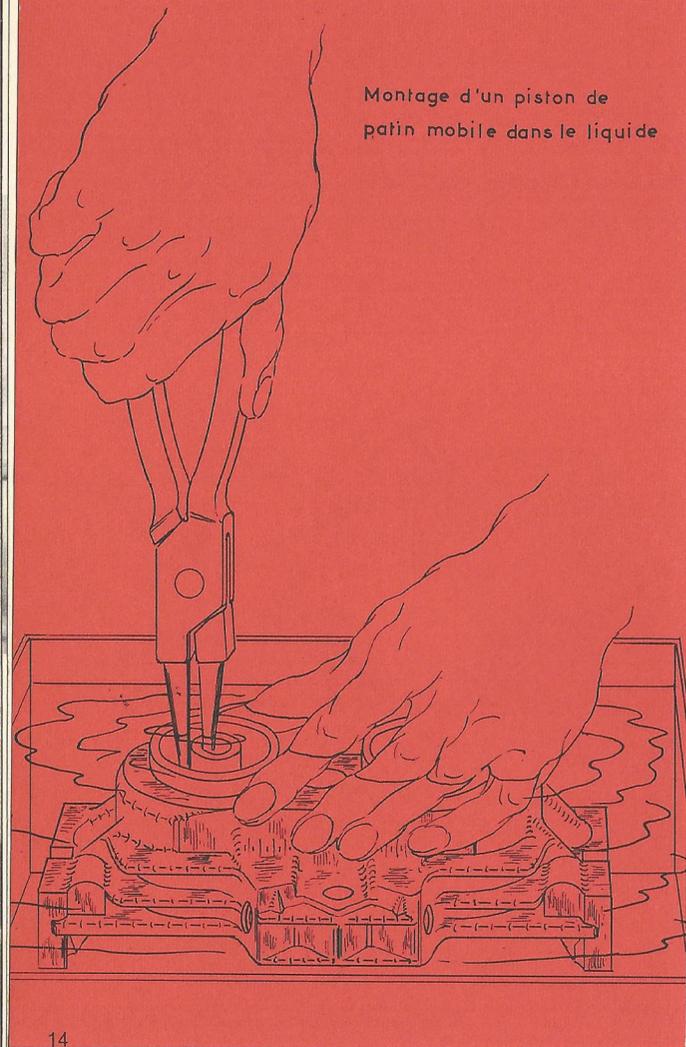
des vis de purge.

- commencer par purger la canalisation la plus longue.
- fixer sur la vis de purge un tuyau en matière transparente.
- plonger l'autre extrémité de ce tuyau dans un récipient propre rempli aux trois-quarts de liquide hydraulique (fig. 1).
- desserrer la vis de purge.
- pendant qu'un aide manœuvre lentement la pédale de freins,

Purge des freins sous vide



Montage d'un piston de patin mobile dans le liquide



observer le passage des bulles d'air au travers du tuyau transparent. Lorsque les bulles d'air ont disparu, fermer la vis de purge pendant que le liquide s'écoule (ce qui correspond à une descente de la pédale) - répéter cette purge à chaque canalisation et ne pas oublier de rétablir le niveau du liquide dans le réservoir. Ne pas utiliser pour cela le liquide recueilli dans le récipient, il contient des bulles d'air en suspension (on ne peut le réemployer qu'après l'avoir laissé reposer environ 24 heures).

Pour le montage en "chaîne" on utilise le procédé de "purge sous vide" qui est très rapide et très efficace. Des appareils existant pour la réparation permettent eux aussi de simplifier le travail et donnent de meilleurs résultats que la purge classique (fig. 2). Ces appareils, dans lesquels le liquide hydraulique est maintenu sous faible pression, remplacent l'action de la pédale de freins et créent un écoulement continu du liquide dans les canalisations. Cet écoulement continu favorise la purge en évitant l'action intermittente de la pédale ; en outre, la faible pression utilisée permet de déceler le manque d'étanchéité de la coupelle du piston : une fuite apparaît à l'arrière du maître-cylindre.

Le circuit étant "purgé", vous devez vous assurer de l'étanchéité du sys-

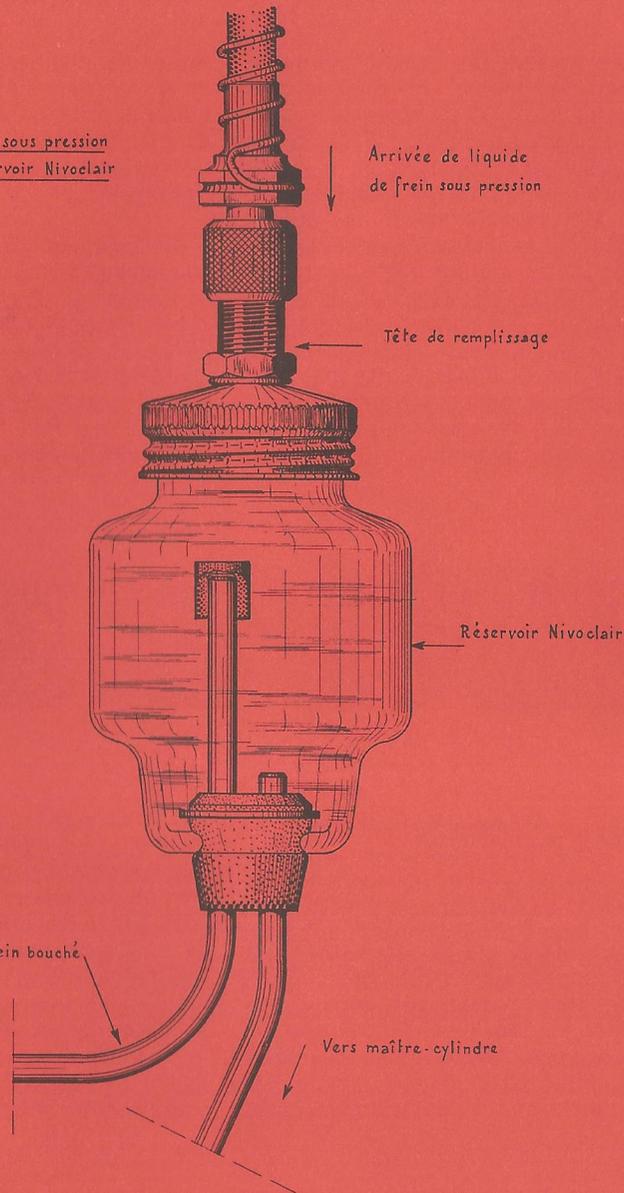
tème. Pour cela, il suffit d'appuyer fortement sur la pédale de freins. Celle-ci ne doit pas s'enfoncer après 30 secondes, sinon il faut rechercher la fuite. Pendant ce temps, vous devez également observer le niveau du réservoir. Si le liquide y est refoulé, la coupelle du maître-cylindre n'est pas étanche ; il faut donc y remédier.

La "purge d'un circuit" peut être facilitée si au préalable les organes (maître-cylindre, cylindres...) sont assemblés, plongés dans le liquide hydraulique. Cette précaution permet d'avoir des organes partiellement purgés avant montage. Vous pouvez appliquer cette méthode dans le cas d'une révision des blocs de freinage d'un véhicule DS 19 ou ID 19.

Pour cela, procéder comme suit :

- emplir aux trois-quarts d'huile un récipient propre, assez grand pour recevoir le patin mobile.
- nettoyer à l'alcool les différentes pièces, placer les deux joints toriques dans leur gorge.
- immerger totalement le patin dans le liquide.
- mettre en place les pistons (aux 3/4 de leur course).
- en prenant toujours soin de maintenir l'ensemble dans le liquide, obturer les orifices d'entrée et de sortie des canalisations (à l'aide de deux bouchons N° D 391-63).
- sortir le patin mobile, le nettoyer à l'alcool.

Purge avec liquide sous pression
Montage sur le réservoir Nivoclair



- monter le patin sur l'étrier, les plaquettes porte-garnitures n'étant pas fixées.

Cette gamme d'opérations se répète pour le deuxième patin mobile, puis :

- placer les blocs de freinage sur la voiture.

- raccorder les canalisations aux orifices correspondants des patins mobiles (actionner la pédale auparavant pour remplir les canalisations de liquide).

- ouvrir la vis de purge sur l'étrier droit.

- plaquer le patin mobile de l'étrier gauche sur son disque de façon que les pistons viennent à fond de course et fermer la vis de purge.

- monter les deux plaquettes porte-garniture sur l'étrier gauche.

- agir de la même façon sur l'étrier droit, avant de procéder à la purge classique du système de freinage.

Ce mode opératoire améliore les résultats de la purge classique.

Nous vous rappelons en outre :

- que les tuyauteries doivent être soufflées à l'air comprimé pour chasser les impuretés qui pourraient s'y trouver.

- que le fait de "mouiller" les tuyauteries neuves avant montage, c'est-à-dire d'y faire circuler du liquide hydraulique (par exemple avec une seringue) favorise l'évacuation des bulles d'air au moment de la purge.

Victoire Citroën : le Mobil Economy Run autrichien

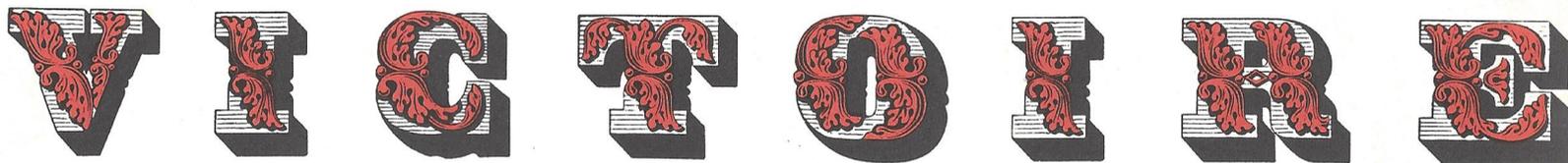
Le Mobilgas Economy Run autrichien, concours de consommation et de conduite économique, s'est déroulé du 14 au 16 Juin sur un parcours de 1472 km. Une ID 19, pilotée par M. Gatsonidès, s'est classée première de la classe de 1600 à 2000 cm³ avec une consommation moyenne de 6,53 litres aux 100 km, devant l'autrichien E. Siegl, aussi sur ID 19.

Trautmann (arrivé de Suède par avion juste avant le départ) et Chabert, en série normale; l'ID 19 de Mmes Vanson - Wagner, en série normale; l'ID 19 de Hode - Sirdey, en série spéciale.

Résultats : la DS 19 de Trautmann - Chabert : 1^{re} des "Normales" de 1600 à 2000 cm³, 2^e au classement général; l'ID 19 de Hode - Sirdey : 1^{re} des "Spéciales" de 1600 à 2000 cm³; l'ID 19 de Mmes Vanson - Wagner : Coupe des Dames. Cette brillante démonstration devait valoir aux Citroën de "truster" les coupes : sept au total, dont celle de la meilleure voiture française pour la DS 19 de Trautmann - Chabert.

nous, des courses de vitesse sur du sable et de la pierraille, des souches d'arbres coupées au ras de la route, des épreuves de maniabilité qui ne tiennent pas compte de l'empatement de nos voitures... Une vraie joie!..."

Cette vraie joie, René Trautmann et son coéquipier Claude Ogier viennent de la connaître, les 15, 16 et 17 Juin, au cours du Rallye suédois du "Soleil de Minuit", le plus célèbre et sans doute aussi le plus dur des rallyes nord-européens. Dans cette épreuve serrée, ou multiples furent les abandons parmi les meilleurs spécialistes, Trautmann et sa



Victoire Citroën : le Rallye du Mont-Blanc

Le 17 et le 18 Juin s'est disputé sur les routes sinueuses de Haute-Savoie, le Rallye Mont-Blanc Iseran : Rumilly - Annemasse - Annecy - Cluses, avec trois courses de côte et deux secteurs chronométrés.

Trois Citroën au départ : la DS 19 de

Victoire Citroën : en Suède

Paul Coltelloni, qui remporta avec son ID 19 le Championnat d'Europe en 1959, disait un jour, parlant d'expérience : "Les rallyes scandinaves sont peu connus dans nos régions. Pourtant!... Il faut y aller pour comprendre ce que c'est... des itinéraires inconnus et inidentifiables pour

DS 19 de série normale ont fait l'admiration de tous. Ils occupaient la 2^e place au classement général devant 146 concurrents habitués au pays, lorsque par une pluie battante, une erreur de parcours leur fit perdre des instants précieux et les contraignit à rétrograder au septième rang. La DS 19 n'en remporta pas moins la première place de la classe de 1600 à 2000 cm³. Une seule voiture française figure au palmarès de ce rallye nordique de 1961. Une fois de plus c'est une Citroën.

Victoire Citroën : *Mobil Economy Run* *du Liban*

Le 28 Mai, dans le Mobil Economy Run du Liban, la 2 CV de Jacques Caporal et Pierre Philippine s'est classée 1^{re} dans la catégorie 1 jusqu'à 700 cm³. Sur un parcours de 320 km à travers plaines, villes et montagnes, sa consommation a été de 4,439 l. aux 100 km.; la moyenne de la voiture classée 2^e : 5,654l. Presqu'un litre de différence... C'est sans commentaire !

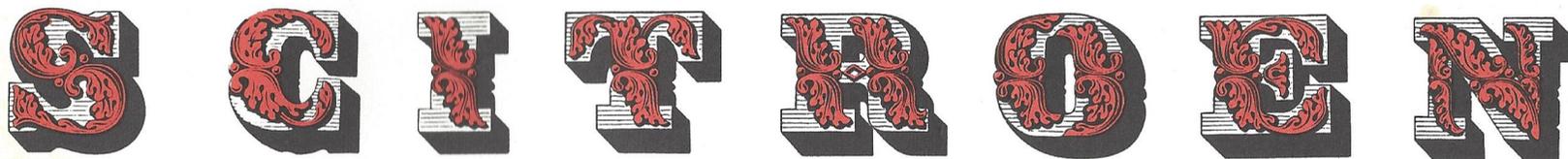
parcours alpin jusqu'à Chamonix, les concurrents abordèrent le 26 l'itinéraire Chamonix-Monza, le 27 ce fut Briançon, après une nuit au volant dans les Alpes, l'Izoard, le col d'Allos, enfin Cannes, après 3.055 km.

Dès le départ, Trautmann-Ogier au volant de leur ID 19 avaient pris la tête non seulement de leur catégorie mais encore du Groupe II (voitures classées en série améliorée). Grâce aux prodiges d'adresse et de ténacité des conducteurs comme aux capacités de la voiture, ils devaient se maintenir au premier rang durant toute la course, qu'ils terminèrent brillamment

Victoire Citroën : *402.000 km* *avec le même moteur*

L'auteur de cette performance peu commune est Monsieur André Le Bris de Machecoul (Loire Atlantique).

Voici ce qu'il nous écrit : « Je suis propriétaire d'une 2 CV mise en circulation le 2 Avril 1956 ; je m'en sers pour mon travail et je parcours journalièrement chemins et mauvaises routes de campagne. A ce jour, le " moulin " de



Victoire Citroën : *la Coupe des Alpes*

Le 22^e Rallye de la Coupe des Alpes fut, cette année, particulièrement sévère, au point que sur les 64 concurrents ayant pris le départ, moins de 20 seulement étaient à l'arrivée. Partis de Marseille le 25 Juin pour couvrir les 1.142 km du redoutable

en remportant la victoire sur toutes les voitures "améliorées". Bien entendu, Trautmann-Ogier remportaient du même coup la 1^{re} place dans leur classe. De son côté, l'équipage Bianchi-Harris, à bord de sa DS 19, gagnait la classe 1600 cmc à 2 litres en série normale, suivi par Jourdain-Haggbom, sur DS 19 également.

Avec ces trois voitures, Citroën s'octroie le Challenge de la marque française la mieux placée.

cette voiture accuse 402.000 km et ce kilométrage fabuleux a été parcouru avec le même moteur, aucune réparation n'a été effectuée si ce n'est un échange de segments et deux rodages de soupapes. Donc, chemises, pistons, boîte de vitesses, tous les éléments vitaux du moteur, sont strictement d'origine...».

Certes la mécanique est bonne mais son propriétaire doit connaître à fond l'art de l'entretenir et de la conduire.

Victoire Citroën : les "Mille Milles"

La terrible course italienne des "Mille Milles", un moment interdite parce que trop dangereuse, a désormais repris sa place parmi les très grandes compétitions internationales. Elle compte d'ailleurs pour le classement du Championnat d'Europe. Disputé cette année sur 1.576 km, dont 393 km 500 de vitesse pure en 9 épreuves déterminantes au classement général, le Rallye des Mille Milles comptait 86 voitures au départ ; 61 devaient passer la ligne d'arrivée.

Vainqueurs de la classe "Tourisme 2000 cc" où se trouvaient confondues "normales" et "améliorées" : Rolland-Augias sur une DS 19 de série normale. Avec une seconde seulement d'écart, malgré un ennui de pompe à essence : Trautmann-Ogier en ID 19. Ce fut d'ailleurs une éclatante démonstration d'ensemble : six Citroën au départ, six à l'arrivée. Rolland-Augias et Trautmann-Ogier, respectivement 3^e et 4^e au classement général Tourisme devant deux Alfa Super T I améliorées et vainqueurs de leur classe (2.000 cc), ont battu la première des Mercedes 220 SE de plus de 7 minutes. Bien mieux : dans le parcours accidenté Cafaggiolo-Pianoro (64 kilomètres de vitesse comprenant le difficile col de Futo), René Trautmann réussit l'extraordinaire exploit d'aller plus vite que la Ferrari Grand Tourisme de Cacciari-Sala alors en tête.

De leur côté, Mmes Claudine Vanson et Renée Wagner s'attribuaient avec leur ID 19 la Coupe des Dames, après une

très belle course pendant laquelle elles devancèrent nombre de leurs concurrents masculins, se classant 4^e de la classe "Tourisme 2.000 cc" devant Neyret-Terramorsi (ID 19) 5^e, Verrier-Jourdain (DS 19) 6^e, et les Finlandais Toivonen-Aaltonen (ID 19) 7^e.

Victoire Citroën : le Rallye du Canada

Une nouvelle preuve du confort extraordinaire comme des qualités routières et de la résistance mécanique de l'ID 19, vient d'être établie de façon éclatante, au Canada cette fois, où Mmes Fergusson et Lewis ont aisément remporté la Coupe des Dames dans le terrible rallye Montréal-Vancouver : 6.000 kilomètres en six jours, rien moins que la traversée du Canada de part en part, de l'Atlantique au Pacifique, épreuve d'une exceptionnelle sévérité (avec, entre autre, une étape de 1.500 km d'un seul tenant et de nombreux contrôles secrets) et véritable confrontation internationale : 111 participants, et une quarantaine de marques différentes.

Le dimanche 30 Avril, à 7 heures du matin, une ID 19 immatriculée dans la province d'Ontario, prenait le départ à Montréal. Au volant, très à l'aise, Mme Fergusson ; à ses côtés, la "navigatrice", Mme Lewis... Six jours plus tard, après une course impeccable, remarquable de brio et de régularité, ces deux jeunes femmes, toujours fraîches et souriantes, arrivaient avec leur ID au contrôle final de Vancouver. Elles remportaient la Coupe des Dames avec une avance considérable sur les autres concurrentes.

Victoire Citroën : Mobil Economy Run du Nigeria

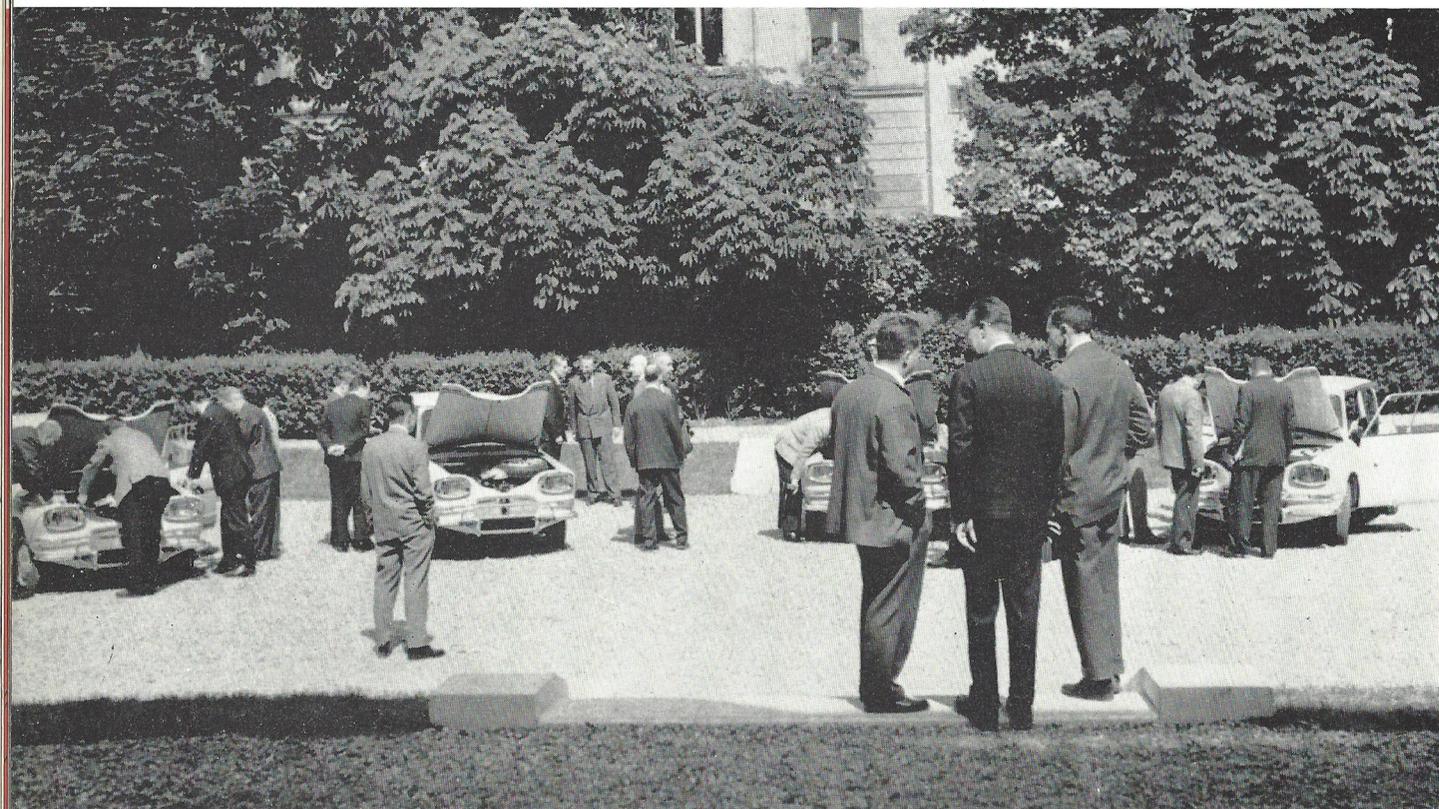
Au Nigeria comme au Liban, Citroën triomphe dans le Mobil Economy Run : une ID 19 pilotée par l'équipe R.S. Butler et J. Martin a remporté la plus haute récompense : le Trophée Mobil, attribué à la voiture ayant obtenu le meilleur rendement énergétique exprimé en tonnes/km par litre consommé.

Victoire Citroën : le Rallye de l'Acropole

Pour ne pas faillir à ce qui est devenu maintenant une tradition, le Rallye de l'Acropole fut cette année encore une compétition extrêmement difficile. Le parcours empruntait sur sa plus grande partie de sinueuses routes de terre et de rocaille. Car il y a, certes, de bonnes routes en Grèce, mais les organisateurs du rallye mettent un malin plaisir à choisir les plus mauvaises. Sur cet itinéraire cahotique, la suspension hydropneumatique des Citroën eut, une nouvelle fois, l'occasion de faire ses preuves. Non seulement le confort qu'elle procure a permis au tenace et courageux René Trautmann de participer à la course malgré plusieurs côtes fêlées à la suite d'un accident des jours précédents, mais encore la tenue de route de son ID 19 permit à l'équipage, M. et Mme Neyret, de remporter la victoire dans la classe de 1600 à 21.

1^{er} **amis** au
grand jour





◀ A la Maison de la Chimie,
l'AMI 6 est présentée
aux membres du Réseau.

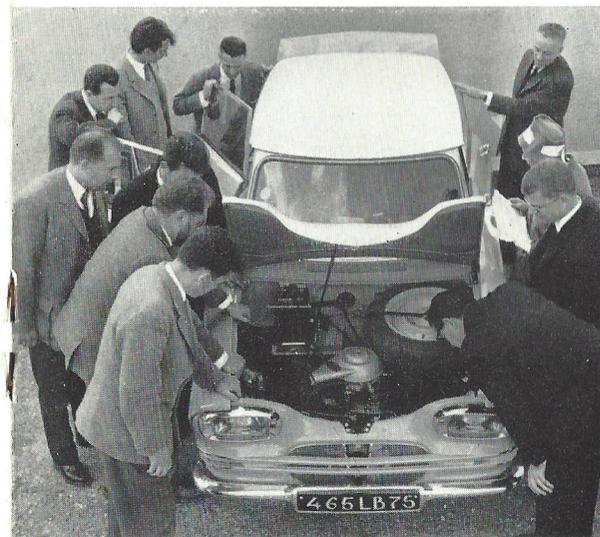
▶ A Villacoublay,
la Presse automobile admire
le nouveau modèle

Finition et qualité de tous les équipements. LES ÉCHOS.

Le kilomètre-confort le moins cher du monde. PARIS-MATCH.

*Visibilité de premier ordre.
Pas de vice de tenue de route :
même en abordant
les virages en épingle
pied au plancher,
la voiture ne bronche pas.
Freinage irréprochable.*

EUROPE-AUTO.



▲
Une vue de la réception aux Champs-Élysées



*Un remarquable compromis
entre le fonctionnel et le stylisme...
Des lignes originales qui feront que la voiture
ne se démodera pas.*

COMBAT.

Le silence et le confort sont exceptionnels. L'ÉQUIPE.



▲
M. Pierre Bercot
s'entretient avec ses hôtes



◀ Dans le Hall d'Exposition
des Champs-Élysées,
abondamment fleuri pour la circonstance
l'AMI 6 est présentée au "Tout-Paris"



◀ La foule des Champs-Élysées découvre la nouvelle Citroën.



Réelle harmonie des proportions. L'ACTION

Malgré son air plus habillé, c'est une "boîte à malices" comme la 2 CV. PARIS-MATCH.



AUTOMOBILE.

C'est une petite voiture de grand confort. LE FIGARO.

Le 105 à l'heure donné par l'Usine comme vitesse maxi est atteint aisément sans que le moteur peine. Et, progressivement, la vitesse continue à croître pour approcher le 120 compteur, soit un bon 115 chrono.

L'ARGUS DE L'AUTOMOBILE.

Citroën

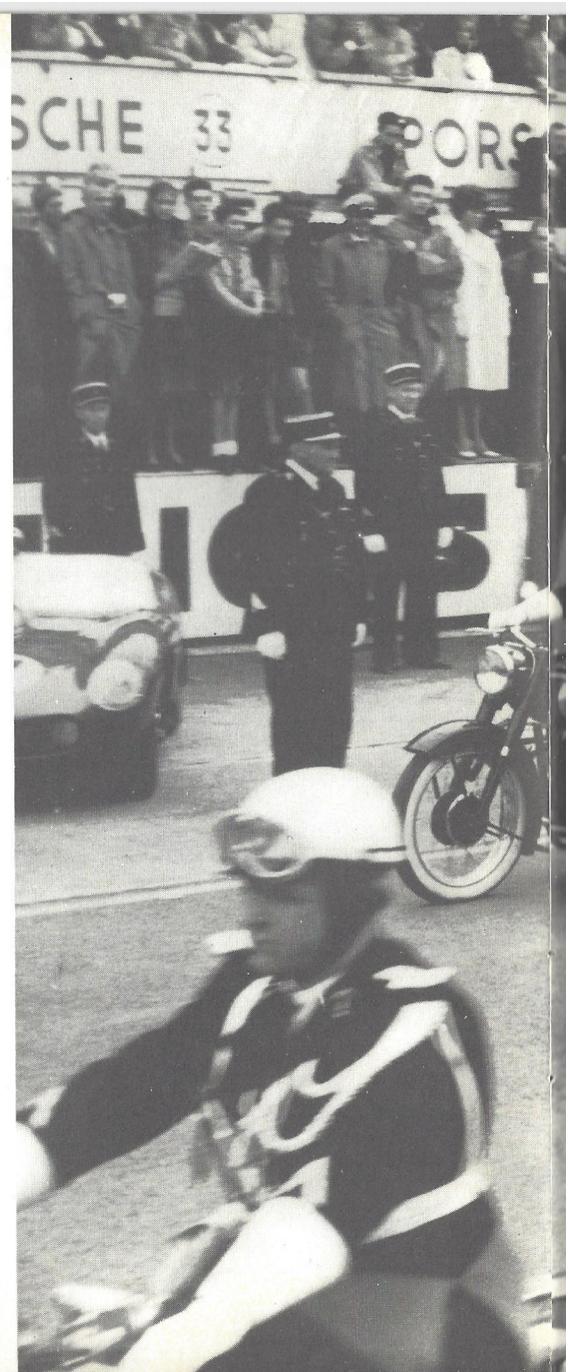
au

Mans

C'est la traditionnelle DS officielle, avec à son bord le préfet de la Sarthe, qui a ouvert le 11 juin "Les 24 heures du Mans". Un quart d'heure plus tard, les 55 voitures de la course prenaient le départ. Pour la troisième fois, Olivier Gendebien, sur Ferrari, allait remporter la victoire à la remarquable

moyenne de 186,527 km/h.

Mais le vrombissement des bolides n'a pas couvert la voix des haut-parleurs de la kermesse installée en bordure du circuit. Attractions et stand d'exposition, et parmi eux, bien sûr, celui de Citroën, étaient là pour distraire et informer les 200.000 spectateurs.







Citroën au Mans

▲ De conception toujours moderne, le stand Citroën était composé de plateaux à différents niveaux. L'un servait de palier d'accès. Sur le second se trouvait le salon de réception garni d'un mobilier à piètement d'acier démontable, réalisé pour la première fois à l'occasion de cette manifestation.

► Sur le troisième plateau, long de 20 mètres, étaient exposés les modèles qui ont le plus fait parler cette année : une ID décapotable et deux AMI 6, placées sur des tournettes. La nuit, deux groupes de projecteurs jetaient sur le panneau de fond leurs feux aux couleurs changeantes.



Celle qu'on appelle déjà "la plus confortable des petites voitures" a suscité, comme partout sur son passage, une curiosité particulière. Chacun a pu vérifier lui-même, en examinant la 3 CV sur toutes ses coutures, qu'il n'y a pas de mystère Citroën, mais une solution Citroën à tous les problèmes techniques. ▶





Ets Cabour, Lille

Le client peut entrer
facilement
avec sa voiture :
des emplacements
libres
sont prévus
pour le recevoir.
Un local accueillant
est à sa disposition



Ets Cabour et Vancauwenberghe, Roubaix

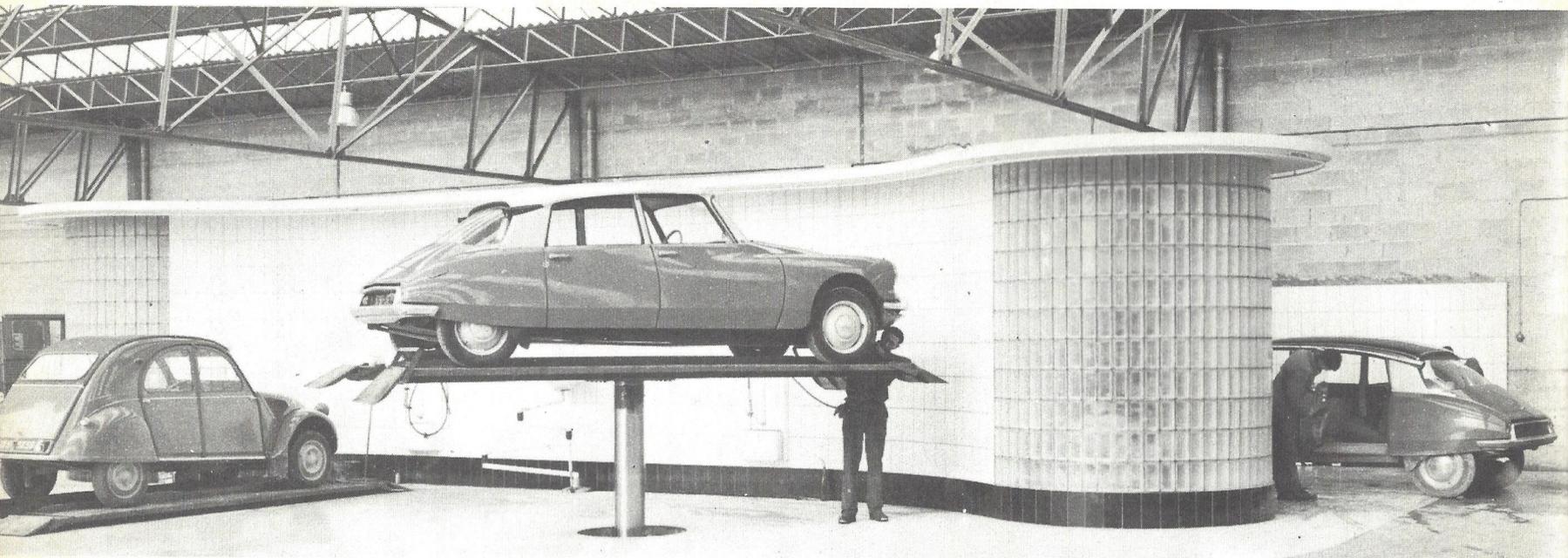


SERVICE CITROËN

Installations modernes



meilleur service



Ets Lahaville, Verdun

La station-service
toujours impeccable
et d'accès facile

L'exposition de véhicules
d'occasion est au centre de l'activité

Une équipe rapide
permet d'exécuter
tous les petits travaux,
réglages, mises au point...



Ets Deluc, Périgueux



Ets Pichard, Tours



Ets Lauvergnat, Châteauroux

Les ateliers sont
propres et clairs.
Les emplacements
sont tracés
et respectés



Ets Pichard, Tours

atelier ordonné



travail de qualité



client satisfait

Victoire Citroën : *un prix littéraire* *à la 2 CV*

En présence de M. Maurice Herzog, haut commissaire à la Jeunesse et aux Sports, le Grand Prix de littérature sportive 1961 vient d'être attribué à Jacques Séguéla et Jean-Claude Beudot pour leur livre "La terre en rond" (Flammarion éditeur), récit d'un tour du monde en 2 CV Citroën.

Depuis vingt ans un jury d'écrivains sportifs désigne chaque année à l'attention du public un auteur dont l'œuvre milite à la fois en faveur du sport et des lettres. Sous la présidence de M. Marcel Berger, fondateur du prix, ce jury groupe les plus éminents représentants du sport et de la littérature, parmi lesquels : MM. Maurice Genevoix (de l'Académie Française), André Maurois, Paul Vialar, Michel de Saint Pierre, Paul-Emile Victor, André Soubiran, J.A. Grégoire, Jean Borotra, Serge Groussard, etc...

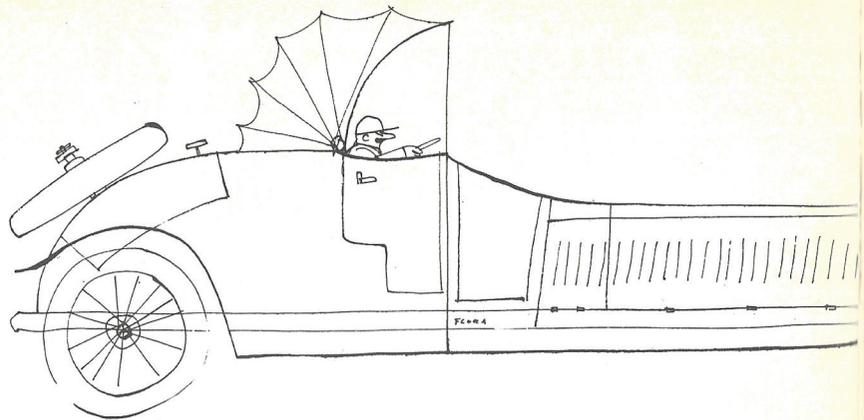
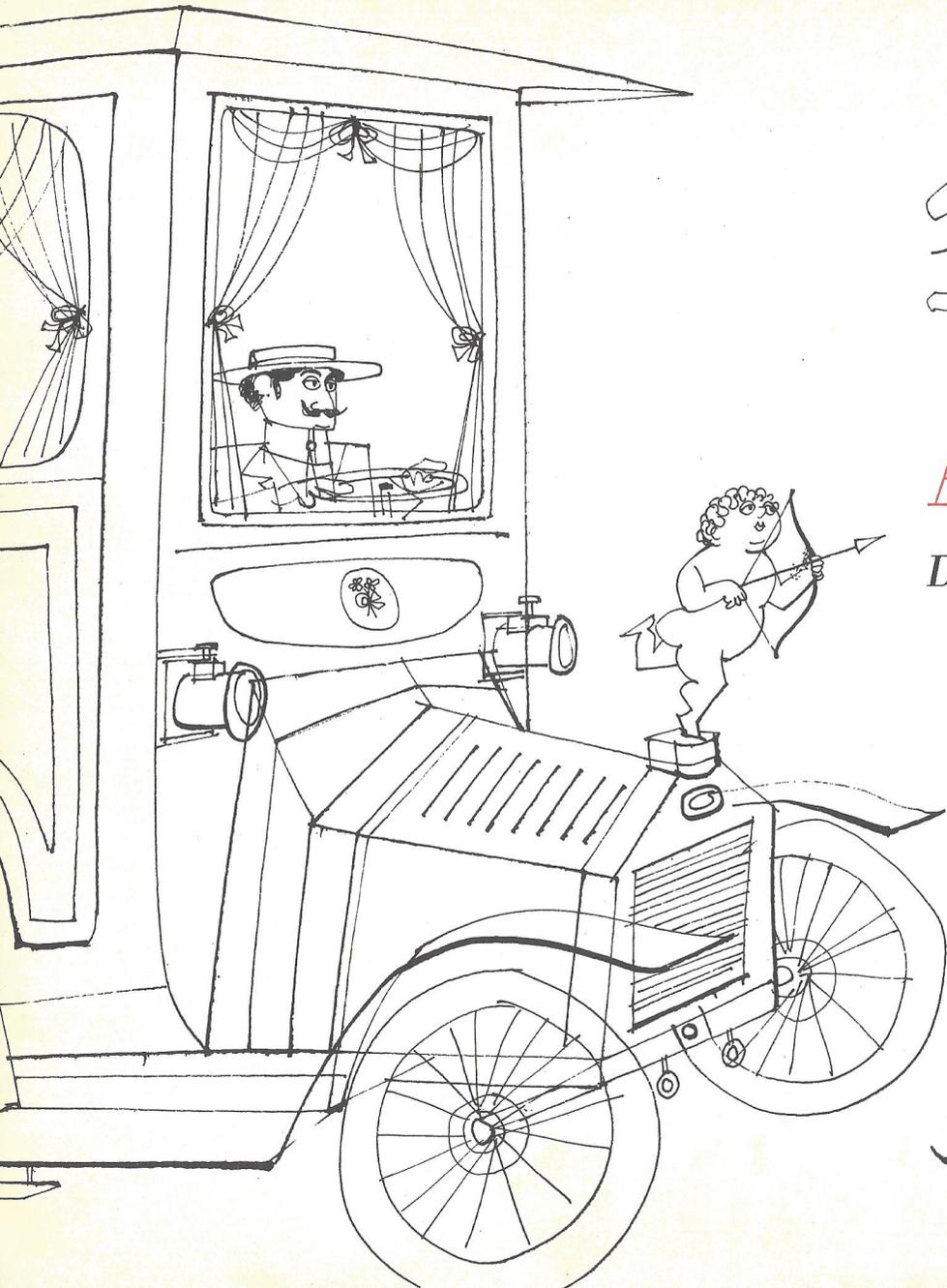
De cette récompense une parcelle de gloire rejaillit naturellement sur la 2 CV qui fut pendant 400 jours et 100.000 km la compagne fidèle des auteurs.



DS *et Présidente*

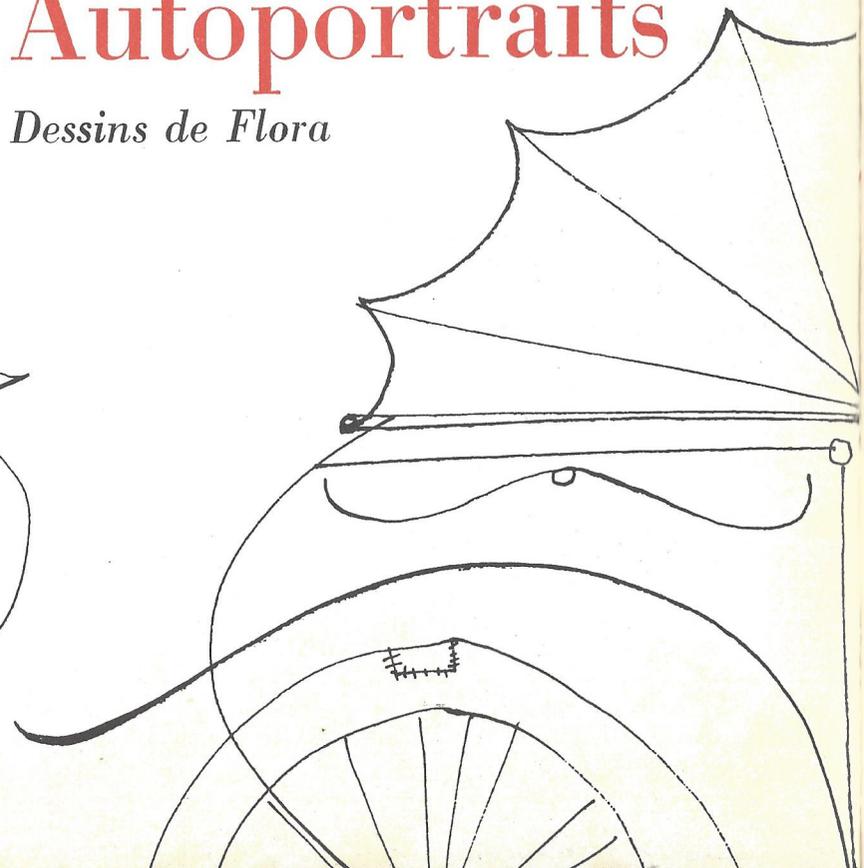
A tous ses hôtes de marque, Paris offre le spectacle de ses splendeurs passées et présentes, synthèse de tout ce qui fait le prestige de la France. Une fois encore, seule la DS 19 a été jugée digne de figurer dans le cortège qui, trois jours durant, a accompagné le Président des États-Unis et M^{me} Kennedy à travers Paris et l'Ile-de-France. C'est une DS 19 spécialement munie d'un toit de plexiglas qui a emmené M^{me} Kennedy à la Malmaison (ci-contre), où M. André Malraux lui a fait les honneurs du château de l'impératrice Joséphine. C'est en DS 19 que les plus hautes personnalités françaises et américaines ont fait escorte à M. Kennedy quand il remonta les Champs-Élysées avec le Général de Gaulle pour s'incliner sur la tombe du Soldat Inconnu. C'est encore en DS que les invités firent le tour du parc de Versailles après le bal... Les hôtes changent, mais c'est toujours à Citroën que l'on fait appel.

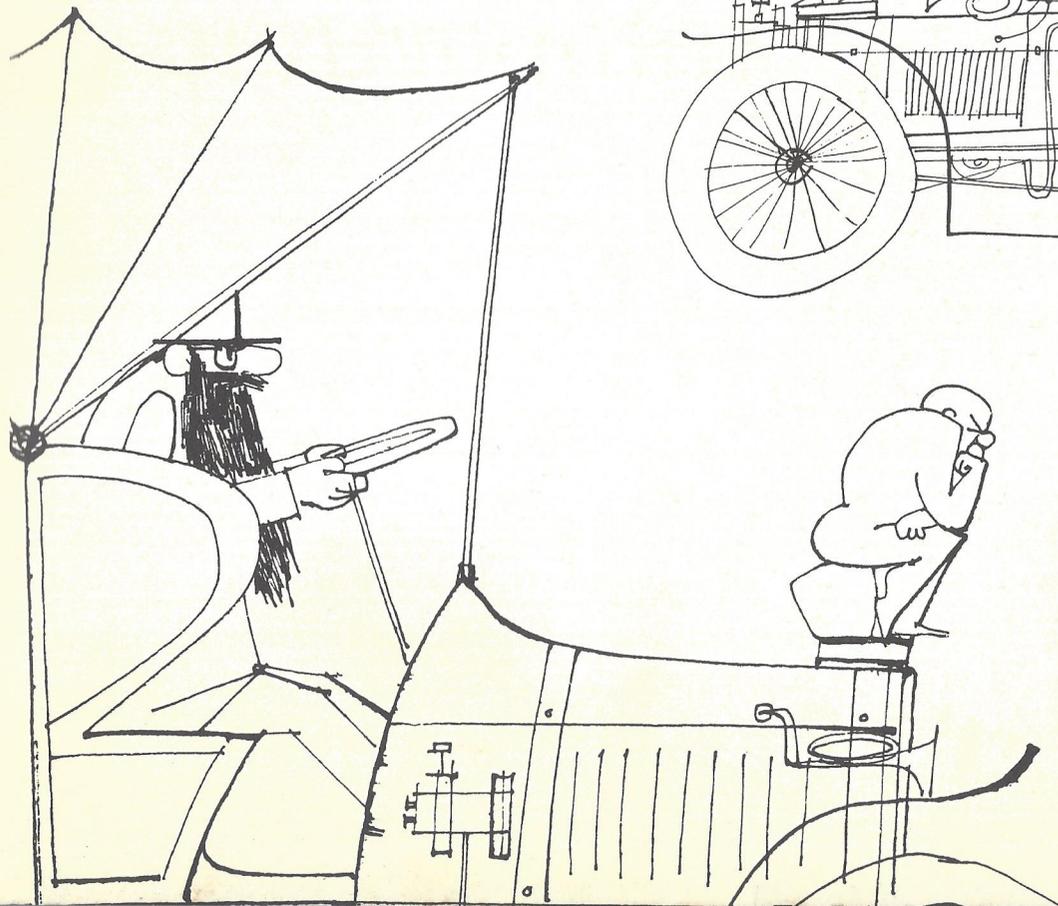
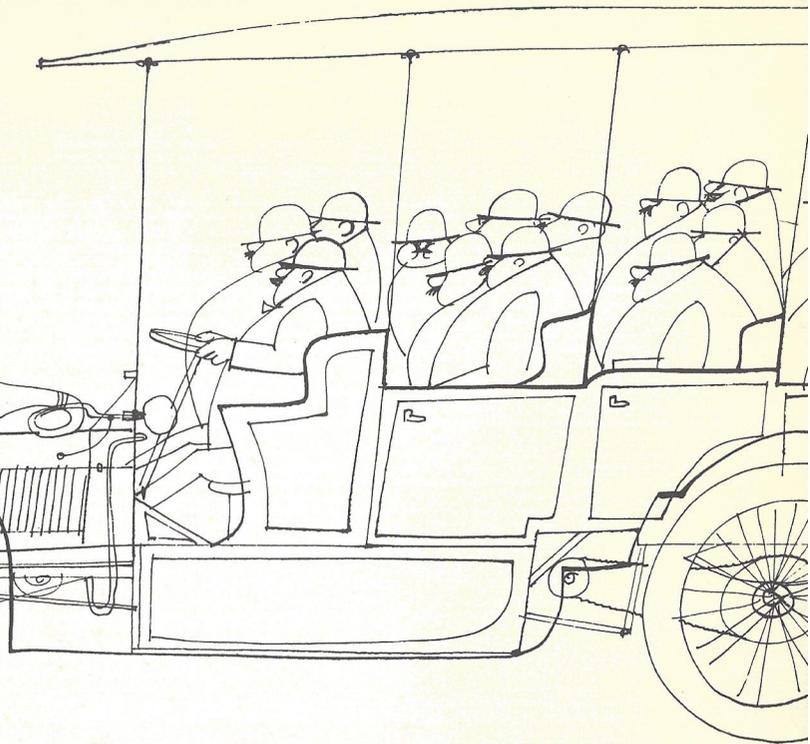
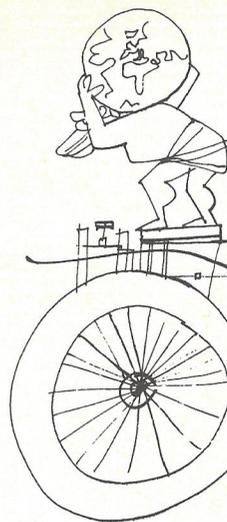
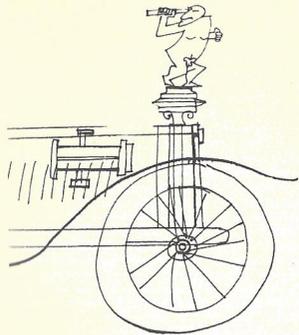




Autoportraits

Dessins de Flora





Ce numéro, le neuvième de la revue "Le double chevron", organe de liaison des concessionnaires et des agents Citroën, a été achevé d'imprimer à Paris le 7 Juillet 1961.

Crédits photographiques : page 4, Gérard Dufresne / pages 6 à 9, Gilbert Mangin et P. de Latil, Atlas Photo / 10, 11, B. R. P. / 19, Jean-Lou Sieff / 20, Lavrillier / 21 à 25, Interpress et Michaelidès / 26 à 29, André Martin / 30 à 34, 37, Citroën / 36, Keystone.

Delpire éditeur. Printed in France.

52

Le Double Chevron / Revue mensuelle. Numéro 9.